

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 29319

7 juni

2016

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 2 juni 2016, nr. IENM/BSK-2016/112641, houdende vaststelling van regels inzake de aanvraag van een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de Spoorwegwet en de eisen aan een veiligheidsbeheersysteem (Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 16, eerste lid, 16a, derde lid, 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, en 18 van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;

BESLUIT:

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:
besluit: Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen;
verordening 1158/2010/EU: Verordening (EU) nr. 1158/2010/EU van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PbEU 2010, L 326).

Artikel 2. Aanvraag veiligheidscertificaat

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007 betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheidscertificaten (PbEU 2007, L 153) bevat een aanvraag voor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de wet ten minste de volgende gegevens en bescheiden:
   a. een overzicht van algemene bedrijfsgegevens;
   b. een kopie van de bedrijfsvergunning, bedoeld in artikel 28, eerste lid, van de wet, dan wel van de aanvraag daarvan;
   c. een omschrijving van de bedrijfsactiviteiten waarvoor een veiligheidscertificaat wordt aangevraagd;
   d. de gewenste datum van ingang van het veiligheidscertificaat en, voor startende ondernemers een globale planning waaruit blijkt dat tijdig gevolg geven aan de voorwaarden realiseerbaar is;
   e. de documentatie, beschreven in bijlage IV bij richtlijn 2004/49/EG, en
   f. een uiteenzetting van de wijze waarop voorzien is in deskundigheid op het gebied van operationeel management en spoorwegveiligheid of een kopie van de certificering, bedoeld in artikel 10, tweede lid, onderdeel a, van richtlijn 2004/49/EG door een daartoe bevoegde instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie.

2. Een wijziging van bijlage IV bij richtlijn 2004/49/EG gaat voor de toepassing van het eerste lid gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 3. Eisen veiligheidsbeheersysteem

Een adequaat veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 16a, eerste lid, van het besluit, voldoet aan de eisen, opgenomen in bijlage II bij verordening 1158/2010/EU.

Artikel 4. Eisen veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

Een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het besluit, bevat:



a. een beschrijving van het beleid inzake spoorwegveiligheid waarbij voortdurend wordt gestreefd naar verbetering van de spoorwegveiligheid;
b. een registratie van ongevallen en incidenten;
c. een inventarisatie van de veiligheidsrisico's die kunnen bestaan binnen de normale bedrijfsvoering en bij voorzienbare afwijkingen daarvan met daarbij een risicoanalyse die in overeenstemming is met de aard en de omvang van de bedrijfsactiviteiten en de aard van de risico's;
d. een interne beoordeling van de werking van het veiligheidsbeheersysteem en van de non-conformiteiten, alsmede van de wijze waarop en wanneer corrigerende maatregelen bij non-conformiteiten zijn vastgesteld en geïmplementeerd;
e. procedures voor het samenwerken met andere partijen aan spoorveiligheid en in het geval van calamiteiten.

Artikel 5. Maatregelen

1. Op basis van de inventarisatie, bedoeld in artikel 4, onderdeel c, beoordeelt de spoorwegonderneming of maatregelen noodzakelijk zijn.

2. De uit het eerste lid voortvloeiende maatregelen worden door de spoorwegonderneming uitgevoerd, zo nodig in samenwerking met andere partijen.

Artikel 6. Intrekking Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen

De Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen wordt ingetrokken.

Artikel 7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop artikel 20 van het Besluit bijzondere spoorwegen in werking treedt.

Artikel 8. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma



TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Aanleiding

De aanleiding voor het vaststellen van de Regeling aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen is tweeledig:
– De Spoorwegveiligheidsrichtlijn[1] bevat de eis dat spoorwegondernemingen die op het door Europa vastgelegde Trans-Europese Transport Netwerk goederen of personen vervoeren, over een veiligheidscertificaat als bedoeld in die richtlijn beschikken. Een veiligheidscertificaat wordt verstrekt indien het door de spoorwegonderneming gehanteerde veiligheidsbeheersysteem voldoet aan artikel 9 van en bijlage III bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Met de EU-verordening 1158/2010[2] is een gemeenschappelijke veiligheidsmethode (GVM) vastgesteld. Aan de hand van de GVM moet de conformiteit met de vereisten op grond van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn worden beoordeeld om een veiligheidscertificaat te verkrijgen. Door die rechtstreeks werkende verordening mogen op nationaal niveau geen gelijksoortige eisen aan het veiligheidsbeheersysteem worden gesteld. Met de onderhavige regeling wordt daarom de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen, waarin eisen zijn opgenomen aan het veiligheidsbeheersysteem, ingetrokken. Zie voor meer informatie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3.
– Op grond van de onderdelen c van het eerste lid van de artikelen 16b en 16c van het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen (hierna: Besluit) moet een spoorwegonderneming die wordt vrijgesteld van de verplichting om een veiligheidscertificaat te hebben, een veiligheidsbeheersysteem toepassen dat voldoet aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen. De onderhavige regeling bevat die eisen die worden gesteld aan het veiligheidsbeheersysteem in het geval van een vrijstelling. Zie voor meer informatie paragraaf 2 hieronder.

2. Eisen aan veiligheidsbeheersysteem bij vrijstelling veiligheidscertificaat

De Spoorwegveiligheidsrichtlijn bevat de eis dat spoorwegondernemingen over een veiligheidscertificaat als bedoeld in die richtlijn beschikken. Deze eis uit de Spoorwegveiligheidsrichtlijn is geïmplementeerd in artikel 27 van de Spoorwegwet (hierna: de Wet). Het derde lid van artikel 27 van de Wet biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur met inachtneming van artikel 3 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn onder daarbij te stellen voorwaarden en beperkingen een vrijstelling te verlenen van de verplichting om over een veiligheidscertificaat te beschikken. In het Besluit is in een vrijstelling voorzien voor:
– historische voertuigen (artikel 16b van het Besluit);
– bij rangeeractiviteiten (artikel 16c van het Besluit).

Omdat bij deze vrijstellingen de veiligheid gegarandeerd moet zijn, gelden de vrijstellingen alleen onder bepaalde cumulatieve voorwaarden en beperkingen[3].
Een van de voorwaarden voor beide vrijstellingen is dat de spoorwegondernemingen moeten beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Artikel 16a, eerste lid, onderdelen a tot en met e, en het tweede lid, van het Besluit zijn op dit veiligheidsbeheersysteem van overeenkomstige toepassing. Hierdoor moet het veiligheidsbeheersysteem onder andere passend zijn bij de aard en omvang van de spoorwegonderneming. De eisen waaraan dat veiligheidsbeheersysteem verder moet voldoen, zijn vastgelegd in de onderhavige regeling. In deze regeling zijn eisen opgenomen die in de ingetrokken de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen waren opgenomen. Voor meer informatie over deze eisen aan het veiligheidsbeheersysteem wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4.

---

[1] Richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEU 2004, L 220).

[2] Verordening (EU) nr. 1158/2010/EU van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PbEU 2010, L 326).

[3] Voor meer informatie over de voorwaarden en beperkingen die gelden bij bovengenoemde vrijstellingen wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van de nota van toelichting bij het Besluit van 25 juni 2015 tot het vaststellen van regels over de veiligheid van bijzondere spoorwegen en tot wijziging van diverse andere besluiten in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waaronder de vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen en de implementatie van een technische specificatie inzake interoperabiliteit (Besluit bijzondere spoorwegen) (Stb. 2015, 267).



3. Handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) houdt toezicht op de naleving van de verplichtingen omtrent het veiligheidscertificaat en op de naleving van de eisen die gelden bij een vrijstelling van de verplichting tot het hebben van dat certificaat.
Zoals in paragraaf 2 is vermeld, moet een spoorwegonderneming die gebruik wil maken van de vrijstelling van de verplichting tot het hebben van een veiligheidcertificaat, beschikken over een veiligheidsbeheersysteem. Dat systeem moet aan de eisen voldoen die in de onderhavige regeling worden gesteld. Die eisen moeten waarborgen dat een spoorwegonderneming, die van een vrijstelling gebruik maakt, blijft voldoen aan een bepaald veiligheidsniveau. Samen met de ILT is bij de voorbereiding van de onderhavige regeling bekeken welke eisen aan het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gesteld om een bepaald veiligheidsniveau te kunnen waarborgen.
Indien spoorwegondernemingen voldoen aan de voorwaarden en restricties die gelden bij een vrijstelling van de veiligheidscertificaatverplichting moeten zij een eenmalige melding (op grond van artikelen 16b, onderdeel d, of 16c, onderdeel d, van het Besluit) doen om te zijn vrijgesteld van de verplichting een veiligheidscertificaat te hebben. Hiermee wordt verzekerd dat de ILT een overzicht van deze spoorwegondernemingen heeft zodat er gerichte controles met betrekking tot bijvoorbeeld het veiligheidsbeheersysteem kunnen plaatsvinden. Indien nodig kan de ILT namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: Minister) handhavend optreden op grond van artikel 76 van de Wet.

4. Administratieve lasten en regeldruk

Deze regeling heeft als zodanig geen gevolgen voor de administratieve lasten.

De gegevens en bescheiden die op grond van artikel 2 van deze regeling bij een aanvraag voor een veiligheidcertificaat moeten worden aangeleverd zijn niet anders dan de gegevens en bescheiden die vóór de inwerkingtreding van deze regeling op grond van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen moesten worden aangeleverd.

De mogelijkheden om als spoorwegonderneming onder bepaalde voorwaarden en beperkingen vrijgesteld te zijn van de verplichting tot het hebben van een veiligheidcertificaat, zijn opgenomen in de artikelen 16b en 16c van het Besluit.
Een van de voorwaarden aan de vrijstellingen is dat een spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem moet hebben dat aan bepaalde eisen voldoet. De eisen aan het veiligheidsbeheersysteem, opgenomen in de onderhavige regeling, zijn overgenomen uit de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. Door de onderhavige regeling worden spoorwegondernemingen, die van de vrijstelling gebruik willen maken, niet geconfronteerd met nieuwe eisen aan het veiligheidsbeheersysteem.

5. Internetconsultatie

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) heeft een ontwerp van de onderhavige regeling in de periode van 25 maart tot en met 22 april 2016, voorgelegd voor openbare internetconsultatie.
Het doel van deze consultatie was betrokkenen te informeren en consulteren over de voorgenomen regeling.
Er zijn in totaal 3 openbare reacties binnengekomen. De reacties zijn afkomstig van de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland, NS Groep N.V. en KNV Spoorgoederenvervoer.
Het beeld is overwegend positief. KNV spreekt over een nieuwe stap in het kader van uniformering van de nationale regelgeving richting de Europese regelgeving, en NS wijst erop dat de oude regeling geen toegevoegde waarde meer had. HRN geeft aan dat de regeling weliswaar een vooruitgang betekent, maar nog niet alle problemen wegneemt.

Hieronder worden de reacties per artikel van de regeling behandeld.

Artikel 1

NS stelt voor in artikel 1 ook de Spoorwegveiligheidsrichtlijn te definiëren, aangezien deze richtlijn in artikel 2 diverse malen terugkomt.
Dit voorstel van NS is niet overgenomen. De regeling is krachtens de Wet vastgesteld. In de Wet is reeds een definitie van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn opgenomen. Die definitie uit de Wet werkt door in deze regeling.

Artikel 3

NS merkt op dat artikel 3 voor de eisen aan het veiligheidsbeheersysteem verwijst naar de recht-

streeks werkende EU-Verordening 1158/2010/EG. Strikt genomen is volgens NS een verwijzing niet nodig, maar NS onderschrijft dat dit om redenen dat de gemiddelde gebruiker toch als eerste de nationale regelgeving raadpleegt, is vastgelegd. Tevens vragen NS en KNV waarom uitsluitend naar bijlage II van de EU-verordening 1158/2010/EG wordt verwezen en niet ook naar bijlage III over het nationale B-certificaat.

Er is niet naar bijlage III van de genoemde verordening verwezen, omdat daarvoor een grondslag in het Besluit ontbreekt. Artikel 3 van deze regeling dient ter uitwerking van artikel 16a, derde lid, van het Besluit waarin is bepaald dat een adequaat veiligheidsbeheersysteem ten minste de bij regeling met inachtneming van bijlage III, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn vastgestelde bedrijfsprocessen moet bevatten. Die bijlage van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn gaat over het veiligheidscertificaat deel A. Het Besluit biedt geen mogelijkheid om bij regeling regels te stellen over het veiligheidscertificaat deel B.

Artikel 4

Op een aantal punten is dit artikel en de bijbehorende toelichting naar aanleiding van de internetconsultatie verduidelijkt. Voor wat betreft de terminologie sluit deze regeling, zoveel als mogelijk is, aan bij de terminologie van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. De opmerkingen van NS en KNV over de onderdelen e en f van artikel 4 van de regeling, zoals voorgelegd voor openbare internetconsultatie, zijn niet relevant voor de onderhavige regeling, omdat die onderdelen uit de onderhavige regeling zijn geschrapt. Zie voor de reden van die schrapping verderop in deze paragraaf.

HRN brengt naar voren dat de in artikel 4 van de regeling voorgestelde eisen aan een veiligheidsbeheersysteem redelijk en uitvoerbaar lijken, maar dat hetgeen de toelichting omtrent de eisen aan veiligheidspersoneel stelt, principiële problemen oproept. HRN merkt op dat, zoals in de regeling is voorzien, een HRN-lid dat gebruik wil maken van de vrijstelling voor het veiligheidscertificaat alsnog bij de ILT op basis van artikel 54a van de Wet ontheffing zou moeten vragen voor de in hoofdstuk 5 van de wet opgenomen eisen, zodat een aanmerkelijk deel van de mogelijke voordelen van de vrijstelling van het veiligheidscertificaat wegvalt. Ook voor het huidige voertuigpark van de HRN-leden speelt volgens deze participant een soortgelijke situatie; ook hier zal degene die de vrijstelling wil benutten, voor de door hem te gebruiken voertuigen ontheffing aan moeten vragen. HRN verzoekt dan ook de Beleidsregel personeel Spoorwegwet van de ILT zodanig aan te passen dat deze problemen kunnen worden voorkomen. HRN merkt hiernaast op dat in artikel 27, derde lid, van de Wet de vrijstelling van de bedrijfsvergunning wordt genoemd. Zij is van mening dat met de voorgestelde regeling de beoogde vrijstelling alleen recht doet aan haar doelstelling als de beperkte bedrijfsvergunning alsnog wordt vervangen door een rechtstreekse verzekeringsplicht.

De onderhavige regeling is bedoeld om eisen aan het veiligheidbeheersysteem te stellen voor het geval een spoorwegonderneming gebruik wil maken van de vrijstellingen op grond van de artikelen 16 b en c van het Besluit. De door HRN geconstateerde knelpunten worden niet veroorzaakt door de onderhavige regeling. Met deze regeling kunnen de door HRN genoemde knelpunten niet worden opgelost. Voor IenM is de uitvoerbaarheid van de regelgeving een voortdurend aandachtspunt. IenM zal daarom separaat met HRN in overleg treden over de geconstateerde knelpunten.
Naar aanleiding van de reactie van HRN is er voor gekozen om de onderdelen e en f van artikel 4 van de regeling, zoals voorgelegd voor openbare internetconsultatie, te schrappen. Vanwege die onderdelen zou een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in de artikelen 16b, onderdeel c, en 16c, onderdeel c, van het Besluit ook procedures moeten bevatten voor het opleiden en geschikt houden van personeel voor de taken die de spoorveiligheid raken en voor het onderhoud van de gebruikte spoorvoertuigen. Zoals de HRN in haar reactie aangeeft blijven de eisen ten aanzien van personeel en spoorvoertuigen, ongeacht een eventuele vrijstelling, onverkort gelden. Er is daarom voor gekozen om in de onderhavige regeling niet voor te schrijven dat in het veiligheidbeheersysteem de procedures omtrent het personeel en de voertuigen moeten zijn beschreven.

Artikel 5

NS merkt op dat artikel 5 overbodig is, dat het niet helder is aan wie deze bepaling is gericht, en dat een toelichting op dit artikel ontbreekt.
IenM onderschrijft die overbodigheid niet. Een soortgelijke bepaling is ook in de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen opgenomen. Artikel 5 is naar aanleiding van de opmerking voor wat betreft de geadresseerde aangepast en de toelichting is aangevuld.

Overig

HRN verzoekt om nader overleg met alle betrokkenen over de verschillende onderwerpen die met de

vrijstelling samenhangen, en verzoekt tevens om in de toelichting bij de regeling de beleidslijnen hiervoor helder te beschrijven.
Zoals hierboven aangekondigd zal IenM seperaat met HRN in gesprek gaan over de door HRN genoemde knelpunten. In de toelichting worden de onderwerpen die volgens HRN samenhangen met de vrijstelling niet beschreven. Zoals hierboven reeds aangegeven vallen de door HRN gesignaleerde problemen buiten de context van deze regeling.
KNV Spoorgoederenvervoer merkt op dat in de Regeling Aanvraag veiligheidscertificaat en eisen veiligheidsbeheersysteem hoofdspoorwegen diverse verwijzingen worden gemaakt naar andere Nederlandse regelgeving, en dat het daardoor voor spoorwegondernemingen lastig is om het overzicht te behouden. KNV vraagt IenM dan ook een overzicht te geven van de samenhangen tussen in werking zijnde regels en verordeningen.
KNV doelt op verwijzingen naar artikelen van het Besluit die op het moment van de internetconsultatie nog niet in werking zijn getreden. Die artikelen bieden de wettelijke grondslag voor deze regeling en zullen op het tijdstip van de inwerkingtreding van de onderhavige regeling ook in werking zijn getreden.
IenM is van mening dat in de toelichting voldoende is ingegaan op de samenhang tussen de regeling en de Europeesrechtelijke verordeningen.

6. Uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets

De ILT heeft op verzoek een Handhavings-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets uitgevoerd.
De ILT stelt dat de regeling handhaafbaar en uitvoerbaar is, mits met een aantal specifieke opmerkingen rekening wordt gehouden. De meeste van die opmerkingen zijn verwerkt in de onderhavige regeling en voor zover de opmerkingen niet tot aanpassing hebben geleid, is dat in overleg met de ILT gebeurd.

Deze regeling is van toepassing op een relatief gering aantal bedrijven. De regeling heeft geen nadere financiële of personele gevolgen voor de ILT.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op hetzelfde tijdstip als waarop de nieuwe artikelen 16b en 16c van het Besluit in werking treden. Die artikelen staan in artikel 20 van het Besluit bijzondere spoorwegen (Stb. 2015, 267). Dat artikel van het Besluit bijzondere spoorwegen treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

ARTIKELSGEWIJS DEEL

Artikel 2. Aanvraag veiligheidscertificaat

In artikel 16 van het Besluit is bepaald dat een aanvraag voor een veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van de Wet ten minste de bij ministeriële regeling bepaalde gegevens en bescheiden moet bevatten. De vereiste gegevens en bescheiden waren benoemd in de artikelen 1 en 1a van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen. De inhoud van de genoemde artikelen van de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen is overgenomen in artikel 2 van de onderhavige regeling. In artikel 2 worden die gegevens en bescheiden vermeld die bij een aanvraag voor het veiligheidscertificaat moeten worden aangeleverd, waaronder de documentatie beschreven in bijlage IV van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.
Met de verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007 betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheidscertificaten (PbEU 2007, L 153) zijn formats voorgeschreven die moeten worden gehanteerd bij de afgifte van veiligheidscertificaten. De eisen die in artikel 2 zijn beschreven gelden naast de in de vorige zin genoemde verordening.
In het tweede lid van artikel 2 is geregeld op welk moment wijzigingen van bijlage IV bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn gaan gelden voor de toepassing van het eerste lid van artikel 2.

Artikel 3. Eisen veiligheidsbeheersysteem

In artikel 32, eerste lid, van de Wet staat dat de Minister op aanvraag van een spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat verleent. Dat certificaat bestaat uit een A- en een B-certificaat. Het A-certificaat wordt verleend door de nationale veiligheidsautoriteit van de vestigingsstaat en is geldig op het grondgebied van de gehele Europese Unie. Een door de nationale veiligheidsautoriteit van een



andere lidstaat afgegeven A-certificaat is dus ook in Nederland geldig. Dit is anders bij het B-certificaat. Dit kan slechts door de nationale veiligheidsautoriteit van Nederland voor Nederland worden afgegeven. De Minister (in de praktijk de ILT) verleent derhalve voor in Nederland gevestigde spoorwegondernemingen zowel het A-certificaat als het B-certificaat. Bij in andere EU-lidstaten gevestigde ondernemingen die in Nederland (willen) rijden, toetst de Minister slechts ter verlening van het B-certificaat.

Een A-certificaat wordt verleend indien het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan artikel 9 van en bijlage III bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (artikel 32, eerste lid, van de Wet). In bijlage II bij verordening 1158/2010 staan criteria voor het beoordelen van de conformiteit met de vereisten op grond van artikel 9 van en bijlage III bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

In artikel 16a, derde lid, van het Besluit is bepaald dat het veiligheidsbeheersysteem ten minste de bij regeling van de Minister met inachtneming van bijlage III van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn vastgestelde bedrijfsprocessen moet bevatten. Zoals in het algemeen deel is aangegeven, mogen er geen voorschriften in nationale regelgeving zijn opgenomen, die gelijk zijn aan voorschriften in een rechtstreeks werkende EU-verordening. Om die reden is in artikel 3 bepaald dat een adequaat veiligheidsbeheersysteem moet voldoen aan de eisen, opgenomen in bijlage II bij verordening1158/2010 en wordt met artikel 6 de Regeling veiligheidscertificaat hoofdspoorwegen ingetrokken.

Artikel 4. Eisen veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

In dit artikel zijn eisen opgenomen waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen in het geval een spoorwegonderneming gebruik maakt van de vrijstellingsmogelijkheden, opgenomen in de artikelen 16b en 16c van het Besluit. Een spoorwegonderneming die gebruik maakt van één van deze vrijstellingen dient onder meer een veiligheidsbeheersysteem te hebben waarmee een bepaald veiligheidsniveau wordt gewaarborgd.

Het veiligheidsbeheersysteem moet niet alleen beschreven zijn, het moet ook in de praktijk hanteerbaar zijn voor alle medewerkers die in hun dagelijks werk met het systeem te maken hebben. Het systeem moet daarin voorzien door op een praktische wijze de betrokken medewerkers van de voor hun activiteiten relevante processen en procedures op de hoogte te stellen. Op welke wijze de spoorwegonderneming daarin voorziet, wordt vrijgelaten.

De basisfilosofie achter een veiligheidsbeheersysteem is het creëren van een continu verbeteringsproces (onderdeel a). Daarin is een totale evaluatie van het gehele systeem door de leiding van de spoorwegonderneming een belangrijk element.
De in onderdeel b bedoelde registratie van ongevallen en incidenten staat zowel ten dienste van de interne beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem (onderdeel d) als ten behoeve van de externe toetsing van het systeem door de ILT. De wijze waarop wordt geregistreerd, is de vrije keuze van de spoorwegonderneming.
Op grond van onderdeel c moet een inventarisatie worden gemaakt van de veiligheidrisico's die kunnen bestaan binnen een normale bedrijfsvoering. Binnen de context 'veiligheid' valt daarbij te denken aan milieuregels en de wetgeving inzake arbeidsomstandigheden. Uiteraard is het zeer wel mogelijk om die in separate, op het onderwerp toegesneden, zorgsystemen onder te brengen, maar het kan voor de onderneming handiger in de uitvoering zijn om alles (voor zover dat op het spoorwegbedrijf van toepassing is) in één enkel systeem te behandelen. De inventarisatie van de veiligheidsrisico's is afhankelijk van de grootte van de onderneming en de aard van de activiteiten van de onderneming. De keuze voor een methode ligt in beginsel bij de onderneming zelf.
In artikel 5, eerste lid, van deze regeling is bepaald dat de spoorwegonderneming aan de hand van de inventarisatie van de veiligheidsrisico's moet beoordelen welke maatregelen nodig zijn om de geconstateerde risico's te beheersen. Op grond van het tweede lid van artikel 5 is de spoorwegonderneming verplicht die maatregelen uit te voeren.
Op grond van onderdeel d moet het veiligheidsbeheersysteem tevens een interne beoordeling inhouden van de non-conformiteiten die zich hebben voorgedaan en de corrigerende maatregelen die naar aanleiding van die non-conformiteiten zijn vastgesteld en geïmplementeerd.

Met onderdeel e van dit artikel moet het effectief optreden bij calamiteiten gewaarborgd zijn. Effectief optreden bij calamiteiten vereist zorgvuldige planning en geregelde oefening met op grond daarvan opgestelde procedures. Omdat ook ProRail als beheerder een leidende en coördinerende taak heeft bij de bestrijding van calamiteiten op en rond de spoorweginfrastructuur is het gewenst dat de planning van de individuele spoorwegondernemingen aansluit op die van de beheerder. Het in stand houden van een calamiteitenorganisatie kan voor een kleine spoorwegonderneming een aanzienlijk organisa-



torische last zijn. Daarom is het mogelijk om deze organisatie met andere spoorwegondernemingen te delen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma